

(案)

放置艇解消のための基本方針  
の策定について（答申）

平成 29 年 11 月

広島県海域利用審査会

# 目 次

1	はじめに	1
2	基本方針の目指すべき姿	1
3	基本方針に盛り込むべき対策の視点	2
4	基本方針の対象船舶	3
5	既存ストックを活用した柔軟な対策	3
6	類型別対応方針	7
7	廃船処理の促進	8
8	保管場所確保の義務付け	9
9	県民への意識啓発	9
	広島県海域利用審査会委員名簿	10

## 1 はじめに

広島県は、穏やかな瀬戸内海に面しており、古くから海上交通が発達してきたこと、良好な漁場が多いため魚釣りが盛んであること、長い海岸線（全国第8位）の多くが静穏な水域で、小型船舶の係留が容易であることなどに起因して、多数のプレジャーボート（漁船、業務用船舶、国・地方公共団体所有船及びろかい船を除く船舶をいう。具体的には、モーターボート、ヨット、水上バイク等の他に遊漁船も含まれる。）による放置艇（係留保管施設又は正当な権原に基づき係留保管を行う場所以外の場所に保管されているプレジャーボートをいう。）が係留されている。

県においては、平成10年に「広島県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例（以下「プレジャーボート条例」という。）」を制定し、その後、放置艇の集積が著しい都市部において、「係留保管施設の整備」と「放置等禁止区域の指定による規制」を両輪とした方策が進められてきた。これによって、県内の放置艇数は少なからず減少してきているものの、依然として全都道府県中最多（平成26年度データ：約11,000隻）の状況が続いている。

特に対策が遅れている地方部の港湾・漁港においては、プレジャーボートの係留保管施設がほとんど整備されておらず、禁止区域の指定も進んでいないため、多くの放置艇が港の内外に係留している状況にある。

このような中、当審査会では、知事から諮問を受け、委員10名の各専門分野からの識見を基に、既存ストックの活用や類型別対応方針の推進などにより、従来の方策を補完して、県全体の放置艇解消を加速するため、今年度県が策定する予定の「放置艇解消のための基本方針（以下単に「基本方針」という。）」のあり方について意見を取りまとめ、以下のとおり提言するものである。

## 2 基本方針の目指すべき姿

**（1）県全体の放置艇解消について、国が目標として掲げる平成34年度末までに完了することを目指すべきである。**

「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画（平成25年5月国土交通省・水産庁）」において、国が目標として掲げている平成34年度末までに県全体の放置艇解消を図ることを目指すべきである。

## (2) 放置艇解消とは、県の監督下でないプレジャーボートをゼロ隻にすることである。

放置艇解消とは、県の監督下でない船舶をゼロ隻にすることであり、具体的には、放置艇となっているプレジャーボートについて、公営・民間の係留保管施設へ誘導し、又は係留可能水域への係留許可を与え、適正な保管をさせ、許可艇へと転換させていくことにより、放置艇の解消を図るべきである。

### 3 基本方針に盛り込むべき対策の視点

現存する1万隻を超える放置艇について、目標として掲げる平成34年度末までの解消を実現するためには、これらを収容する保管場所の確保や廃船処理等に計画的に取り組む必要がある。

#### (1) 都市部における対策

放置艇による支障が大きく、保管場所の確保が困難な都市部（広島港、福山港及び尾道糸崎港）においては、係留保管施設の整備が必要であり、従来どおり、施設の整備と放置等禁止区域の指定による規制を両輪とした対策を継続する必要がある。

#### (2) 地方部の港湾・漁港における対策

新たに、これまで都市部を中心に整備と規制を両輪に講じてきた対策に加え、放置艇による支障が小さく港内に保管場所の確保が可能な地方部の港湾・漁港（広島港、福山港及び尾道糸崎港を除く港湾・漁港）において、既存ストック（当答申では、現存する港湾・漁港の水域施設や栈橋、係船環等の係留設備をいう。）を活用し、保管場所を確保していくことを検討すべきである。

#### (3) 各港・各地区を対象とした類型別対応方針の創設

多数の放置艇を短期間で計画的に解消するためには、各港・各地区へ適用する具体的な対応方針の類型（7ページの類型別対応方針を参照。）を定め、各港・各地区の実施計画を策定し、計画的な解消を図る必要がある。

#### (4) 廃船処理の促進

放置艇数の中には所有者不明の廃船が相当数含まれていると想定されるため、廃船処理についても、計画的に進めていく必要がある。

#### (5) 保管場所確保の義務付け

新たな放置艇を生じさせないための抜本的な対策として、保管場所確保の義務付けに関する制度の創設が必要である。

### 4 基本方針の対象船舶

基本方針の対象となる船舶は、プレジャーボートである。ただし、一部の禁止区域や廃船処理においては、漁船も対象とすべきである。

放置艇とは、プレジャーボート条例第2条に定めるとおり、「係留保管施設又は正当な権原に基づき係留保管を行う場所以外の場所に保管されているプレジャーボート」を指すため、基本方針の対象は、プレジャーボートとなるが、全ての船舶の係留を禁止する放置等禁止区域の指定や廃船処理においては、漁船も基本方針の対象に含むものとして扱うべきである。

### 5 既存ストックを活用した柔軟な対策

(1) 地方部の港湾・漁港に現存する多くの放置艇を收容するため、漁業活動や周辺環境に支障がない範囲で、既存の港湾・漁港の水域施設や係留設備を柔軟に活用し、プレジャーボートの係留可能場所を確保すべきである。

主に放置艇対策が遅れている地方港湾・漁港において、現存する多くの放置艇を收容するために、新たな係留保管施設を整備することは困難である。したがって、漁業活動や周辺環境に支障がない場合、泊地、船だまり等を活用して、プレジャーボートの受入れが可能な水域へ係留を認めるなどの柔軟な対策により、従来の係留保管施設の整備と放置等禁止区域の指定による規制を両輪とする対策を補完していくべきである。

(2) 確保する係留可能場所は、船舶の通常の係留利用に支障がない程度の静穏度を有していると認められる港湾・漁港内の水域施設等を基本とし、現状の係留実態や地元関係者の意見を聴取した上で、県において決定していくべきである。

係留を可能とする具体的な場所としては、港湾・漁港内の次のものが考えられる。

- ア 水域施設である泊地・船だまり
- イ 係留施設である岸壁・物揚場の前面水域
- ウ 外郭施設である防波堤の内側水域
- エ 天然・人工の入り江内の水域

これらは、マリーナの係留保管施設のような施設の管理者が係留保管に係る安全性を担保する施設ではないことから、船舶の所有者が自然災害、盗難、沖合い流出、他の船舶との接触等の対策を自己責任で行い、安全に係留保管することを許可条件として付すことが適当である。

(3) 係留可能場所に係留設備の設置が必要となる場合、施設に構造上の特段の支障が生じないと認められるものについては、設置を促進していくべきである。

設置を可能とする具体的な係留設備としては、船体の固定や船舶の乗降に必要なロープ、係船環、防舷材、棧橋、渡橋、はしご等が考えられる。

(4) 暫定係留の制度を活用し、時限的に係留を認めることも検討すべきである。

放置艇対策を推進していく中で、付近に係留保管施設や係留可能場所がない場合には、過去に転覆事故などが発生しておらず、安全に係留されてきた実績がある場所であれば、プレジャーボート条例第17条第1項に規定する暫定係留区域に指定して、係留保管施設が整備され、又は係留可能場所への移動が可能になるまでの間、時限的に係留を認めることも検討すべきである。

(5) 係留許可の手法としては、確保した係留可能場所を港湾法・漁港漁場整備法上の水域施設である「小型船舶用泊地」として指定し、施設の使用許可として扱うべきである。

具体的にどのような手法によって係留可能場所への係留許可を与えるのかについては、「施設の使用許可」と「水域の占用許可」の二つが考えられる。

国において、「放置艇の水域の利用形態は、単なる係留・停泊にとどまり、水域を排他・独占的かつ継続的に占有している状態には該当しない」（平成19年3月28日付け国土交通省港湾局総務課長・環境整備計画室長通知「港湾法の一部改正による放置艇等対策の推進について」）との見解が示されていることから、原則として、「施設の使用許可」として扱うべきである。

(6) 料金は、県整備の係留保管施設及び民間マリーナの料金との均衡や他県の先行事例を考慮に入れ、適正な水準に設定し、その用途については、施設を適正に管理し、安全に利用していくための費用に充てていくことを検討すべきである。

小型船舶用泊地へ係留許可を出す際の料金（使用料）の水準は、県整備の係留保管施設及び民間マリーナの料金や他県の先行事例を考慮に入れ、適正な水準に設定していく必要がある。

また、その用途については、施設を適正に管理し、安全に利用していくための維持管理費、廃船処理費等に充てることを検討すべきである。

当審査会における意見としては、①円滑な許可制度の導入を図るため、最低限の水準にすべきという意見と②施設の維持管理費等をカバーできる適正な水準とすべきという両方の意見があったことを申し添える。

また、料金の用途が説明できるような会計の仕組みを検討すべきである。

(7) 小型船舶用泊地の使用許可事務の効率化を図るため、通常の個人単位での許可事務を進める他、団体に対する許可手続を導入すべきである。

また、既存のローカルルールを尊重し、利用調整を円滑に行う観点から、団体に管理業務の一部を任せるとも検討すべきである。

利用者団体等の活用として、次のような活用例が考えられるので、これらを導入していくことを検討していくべきである。

- ア 団体の代表者から係留可能場所への係留許可申請を受け、当該代表者に許可し、代表者から全体の料金を徴収していくこと。
- イ 許可可能海域において係留保管施設を漁協等の団体が整備・運営することを、従来認めてこなかった収容能力が50隻未満の小規模なものも含めて認めていくこと。
- ウ 小型船舶用泊地の管理事務の一部（許可申請窓口、利用調整、現地指導、清掃等）を地元の漁協、市町、地元団体、所有者団体等に委託していくこと。

なお、イの50隻未満の小規模な係留保管施設については、従来、許可しない方針を取ってきたところであるが、放置艇対策の一環として、民間による係留保管施設の整備が促進されるよう、50隻未満のものについても許可対象とすることを検討していくべきである。

また、このような50隻未満の小規模な係留保管施設のうち、護岸・防波堤並行型の浮棧橋によるもの等については、施設としての簡易性から、海域利用審査会による特段の審査を経ずに、県においてその許可・不許可を判断しても、無秩序な大規模海域開発を防ぐという広島の海の管理に関する条例の趣旨に反するものではないと考えられるため、同条例第2条に規定する「海域の土地的利用等」に該当しないものとして支障ないと判断する。県において内規等で明文化し、適正に運用していくべきである。

**(8) 住所と係留場所が近接している地元住民により自主的な管理が既に実施されている地域では、基本方針による係留場所の確保において、地域の実情に配慮すべきである。**

地元住民が係留する地域では、住所と係留場所が近接しているため、総じて、騒音、駐車、ごみ投棄などの周辺環境の悪化の問題が生じにくく、清掃活動など自治的な活動がなされている箇所が少なくなく、ローカルルールによる自主的な管理体制が成立していることもある。

係留場所の確保において、地域の実情を考慮することを検討すべきである。

**(9) 漁業従事者との調整を適正に進めていく必要がある。**

県内海域の大部分において、沿岸まで共同漁業権が設定されているため、今まで行ってこなかったプレジャーボートの係留許可を行うに当たり、漁業従事者の同意が必

要になるが、大部分が漁業権を侵害するわけではなく、既に存在する放置艇の対策を進めるものであることを考慮して、適正に事務を進めていく必要がある。

## 6 類型別対応方針

状況が異なる各港・各地区への具体的な対応方針の決定において、下表の5類型による類型別対応方針は、妥当であると考えられる。

放置艇が存在する各港・各地区においては、地理的条件、集落との距離、接続道路、駐車場の有無、船舶の多寡、船種の割合、放置艇化の経緯などの状況が異なっており、それぞれの状況に応じた対策が求められる。

なお、漁船については、A類型以外の港・地区において係留が可能となるが、県へ漁船登録手続がなされており、また、生業のために使用される船舶なので、係留許可手続は不要と考えられる。

【表】類型別対応方針

類型	適用する港・地区	対応方針
A	都市部の港湾などで、航行障害や周辺環境悪化等の影響が生じている箇所。	全ての船舶（漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類）の係留を禁止する。
B	漁港などで、漁船の中に遊漁船及びモーターボート・ヨット類が混在し、漁業活動に支障が生じている箇所。	漁船を除く船舶の係留を禁止する。
C	漁港などで、漁船の他に遊漁船の係留を認めても漁業活動への支障が生じないと判断できる箇所。	漁船及び遊漁船を除く船舶の係留を禁止する。
D	地方部の港湾・漁港などで、3種類の船舶の棲み分けをすることによって、漁業活動や周辺環境に支障が生じないようになると判断できる箇所。	棲み分けを図った上で、漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類の係留を認める。
E	地方部の港湾・漁港などで、係留船舶の総数が比較的少なく、漁業活動や周辺環境に支障が生じていない箇所。	棲み分けを行うことなく、漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類の係留を認める。

## 7 廃船処理の促進

(1) 外形上明らかな廃船と認められるものの他、一定の期間同一の場所に放置されている所有者不明船も廃船とみなし、廃船処理の早期着手を図るべきである。

廃船の定義の不明確さに起因し、明らかに廃棄物であると判断できる場合を除き、財産権を侵害したと訴えられることを恐れて廃船とみなすことを躊躇する実情を踏まえ、外形上明らかな廃船と認められるものの他、所有者に関する調査を十分に行った後、一定の期間、同一の場所に放置されている所有者不明船についても、廃船とみなし、処理の早期着手を可能にできるような運用を検討すべきである。

(2) 廃船処理においては、積極的に売払いを検討していくべきである。

相当な隻数に上ると思われる廃船(平成 26 年データ:約 600 隻)の対応については、大きな課題であるが、日本の中古船は、東南アジアなどの海外で高い評価を受けている実態があるので、簡易代執行(港湾法等の規定に基づき、所有者不明の場合に、港湾管理者等が一旦撤去し、保管場所等を公示し、6 か月経っても所有者の申出がないときは、港湾管理者等の所有物となり、処分することができる。)の際は、廃棄処分だけでなく、売払いを積極的に検討していくべきである。

また、利用状況を県が把握できる仕組みを作り、船を手放したいオーナーの意向を早期に把握して、買取り業者等の情報を提供するなど、早い段階で売却を促進することにより、廃船化を未然に防止することも検討すべきである。

(3) 廃船処理に要する費用については、小型船舶用泊地の使用料収入の活用も検討すべきである。

小型船舶用泊地の環境整備のための廃船処理に要する費用として、泊地の使用料収入を廃船処理費に充てることも検討すべきである。

## 8 保管場所確保の義務付け

抜本的対策となるプレジャーボートを所有する段階での保管場所確保の義務付け制度について、条例化も含めて検討すべきである。

プレジャーボートの登録制度は、車のように警察の車庫証明がなければ登録できないような制度ではないため、小型船舶の登録等に関する法律等の改正による登録制度の見直しについて、国に要望していくべきである。ただし、改正の実現に時間を要することが想定されるため、県においては、条例による保管場所の届出の義務化及び保管場所の登録制度を先行して実施することも検討すべきである。

## 9 県民への意識啓発

基本方針に基づく新たな制度については、県の広報媒体の他、官民の関係機関とも連携を図り、プレジャーボート関係者だけでなく、それ以外へも周知を図っていくことが必要である。

瀬戸内海の静穏性に恵まれた海域に接する当県においては、プレジャーボート所有者の保管場所確保の必要性に対する認知度が低いと考えられ、また、放置艇問題は、プレジャーボートが経済の発展に寄与するものである一方、プレジャーボート所有者による法令関係の認識不足やモラルの欠如に起因する点もあると思われる。行政として、関係法令や保管場所確保について、特に所有者に対して、分かりやすく指導を行っていくべきである。

また、基本方針に基づく放置艇対策については、新たな放置艇の発生を防止するため、現にプレジャーボートを所有している者だけでなく、それ以外の県民へも周知し、海域の適正な利用について、意識啓発していく必要があることを指摘しておきたい。

## 広島県海域利用審査会委員名簿

氏 名	所 属	分 野
つちだ たかし 土田 孝	広島大学大学院工学研究院教授	地域計画
かねこ あらた 金子 新	広島大学大学院工学研究院特任教授	環境保全
ひらた けいこ 平田 圭子	広島工業大学環境学部建築デザイン学科教授	景観
どい やすあき 土井 康明	広島大学大学院工学研究院教授	船舶航行
みちもと じゅんいち 道本 順一	海上保安大学校名誉教授	船舶航行
やまだ まさみち 山田 正通	(一社) 広島県栽培漁業協会理事長	水産・海洋生物
なかの かつや 中野 勝哉	海上保安大学校教授	公法
いとおか くみ 飯岡 久美	弁護士	私法
きしもと みのる 岸本 実	(一社) 広島県中小企業診断協会会長	経営・開発指導
てらだ ひでこ 寺田 英子	広島市立大学国際学部教授	地域振興